

Carolin Kruse, Conrad Kürzdörfer, Sven Hausigke

## Community Mapping zu Mobilitätsfragen mit Schulkindern

Für eine Förderung der Nahmobilität im Kindesalter ist es von Bedeutung, genutzten Ressourcen, individuelle Bedürfnisse und Mobilitätsbedarfe der Schulkinder zu identifizieren. Das Forschungsprojekt MobilBericht – ein Gemeinschaftsprojekt des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin mit der Professur für Verkehrsökologie der TU Dresden und dem Bezirk Berlin- Pankow – untersucht diese Faktoren zu einer Förderung des Umweltverbundes. Für einen integrierte Planungsperspektive wurde auf allen Fachebenen der Bezirksämter soll für die Verbesserung der Lebensbedingungen zusammengearbeitet, um die Mobilität zu erhöhen und den Verkehr mit seinen Externalitäten zu verringern. Somit werden die Ziele der sozialen Gerechtigkeit, ökologischen Verträglichkeit und Gesundheitsförderung angestrebt.

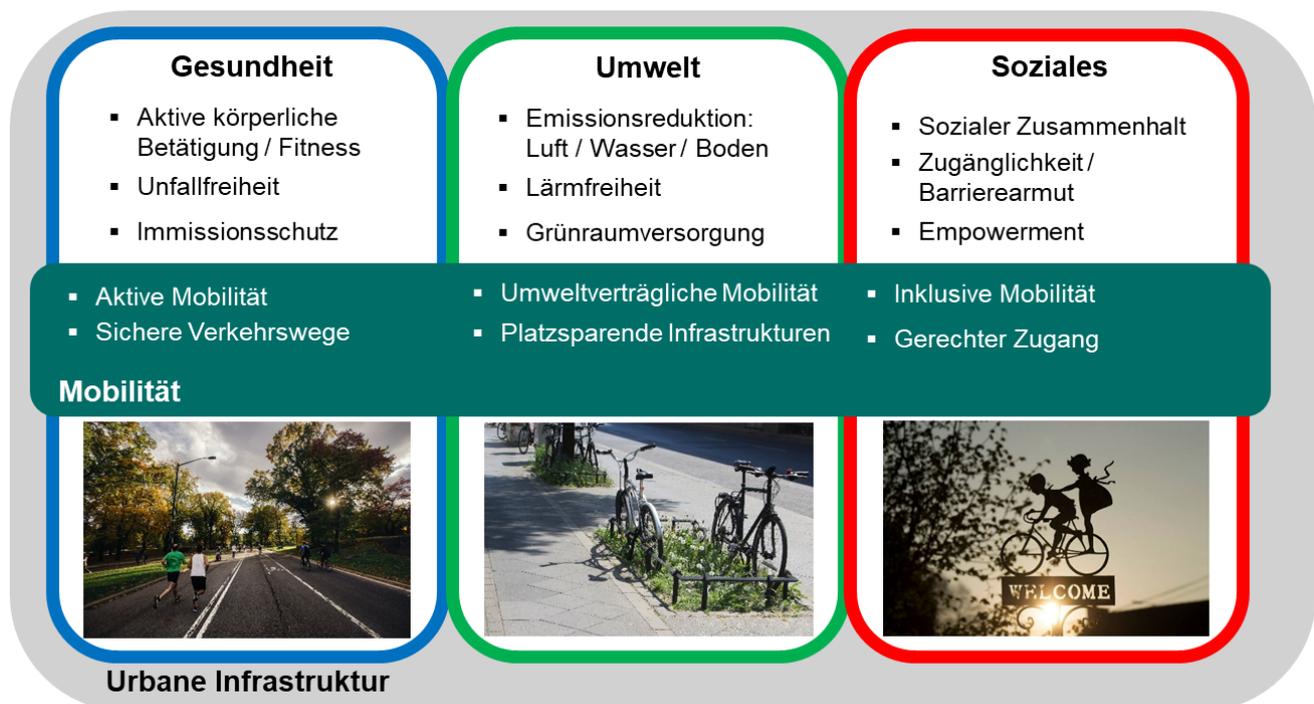


Abbildung 1: Übersicht der betroffenen Fachgebiete und zugehörige Ziele im Projekt / Quelle: Eigene Darstellung

Mit dem im Projekt angewendeten capability-approach (vgl. Nussbaum 2010/2012) wird das Ziel verfolgt, die Menschen nach salutogenetischem Verständnis zur eigenen Gesundheitsförderung zu befähigen. Die Förderung der aktiven Mobilität und sicherer Straßenverhältnisse stehen damit im Fokus. Um sozial-gerecht die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu erhöhen, ist es notwendig, insbesondere mit benachteiligten Gruppen ins Gespräch zu kommen, um ihre Perspektive in das Planungsverständnis aufzunehmen und explizit deren Mobilitätsbedarfe adäquat begegnen zu können. Eine Personengruppe, die besonders schützenswerte Interessen in der Gesellschaft hat, sind

Schülerinnen und Schüler. Sie wurden im Rahmen des Projekts mittels der qualitativen Methode des Community Mappings beteiligt, um auf den von ihnen genutzten Wegen gute und schlechte Bedingungen aufzuzeigen sowie allgemein über die von ihnen wahrgenommene Verkehrssituation im Bezirk zu berichten.

Das Community Mapping wurde in drei Schritte aufgebaut. Ziel des Kartierens ist es, die Lebenswelten der Kinder und Jugendliche in Bezug auf die räumliche Dimension und deren Nutzung auf dem Schulweg zu verstehen. Nach einer kurzen Einleitung zum Projekt, zur Vorgehensweise und zur Nutzung der Karten wurden im ersten Schritt von den Schüler\*innen genutzte Infrastrukturen in den persönlichen Karten eingezeichnet. Sie sind Quell- und Zielort für den Verkehr und sollten als Anhaltspunkt für genutzte Wege dienen. Anschließend sollten alle Wege, die in einer durchschnittlichen Woche genutzt werden, mit einem Stift nachgezeichnet werden, dessen Farbe das jeweilige Verkehrsmittel repräsentiert. Abschließend sollten die Wege mithilfe von positiven und negativen Kriterien bewertet werden, um das Meinungsbild der Person auf die Karte zu transferieren. Gearbeitet wurde mit vorgefertigten Schablonen, die durch eigene Überlegungen ergänzt werden konnten. Im Anschluss wurde mit jeder Person ein Kurzinterview zur Karte geführt, das durch forschungsspezifische Fragen ergänzt wurde.

Im Winter 2018/19 fanden drei Community Mappings in Pankow statt. Die Schulklassen sollten verschiedene Jahrgänge abdecken, in der Innenstadt, in Innenstadtrandgebieten und den suburbanen Räumen von Pankow liegen und die Schüler\*innen sollten sich selbstständig zur Schule bewegen, d. h. nicht mit durch Autofahrten der Eltern mitgenommen werden. Aufgrund der steigenden Länge der Schulwege, je dünner besiedelt und größer das Einzugsgebiet ist, von der Innenstadt in die Außenbezirke, sollten die jüngsten Teilnehmenden die kürzesten Anfahrtswege zur Schule haben. Diese Vorgaben führten zur Wahl eines Grundschulklassenverbands 4.-6. Klasse der Wilhelm-von-Humboldt-Gemeinschaftsschule (WvH) im Innenstadtortsteil Prenzlauer Berg, einer 8. Klasse als Vertretung der Sekundarstufe I (Sek I) der Integrierten Sekundarstufe im Innenstadtrandortsteil Weißensee sowie einer Berufsschulklasse (SEK II) an der Beruflichen Schule für Sozialwesen im suburban gelegenen Ortsteil Rosenthal.



Abbildung 2: Karte eines Schülers im Community Mapping / Quelle: Eigenes Foto

In der Grundschulklasse nahmen insgesamt 23 Schüler\*innen an der Methode teil, die einen durchschnittlichen Schulweg von 1 km Länge hatten. Dementsprechend wurden die aktiven Verkehrsmittel Zufußgehen und Fahrradfahren von fast allen genutzt. Kindern mit über 2 km Schulweg nutzten den ÖPNV. Da die Schulwege relativ kurz sind, wurde die Methode dahingehend angepasst, dass zunächst eine Besichtigung der wichtigsten Kreuzungen mit den Schüler\*innen stattfand, um Orientierungspunkte für die nachfolgende Arbeit an den Karten zu bekommen. In der Sek I wurden von den teilnehmenden 22 Schüler\*innen zu über 90 % der ÖPNV als Verkehrsmittel genutzt, da die Länge des Schulwegs durchschnittlich 7,5 km betrug. Nur knapp 20 % mit 1,4 km Weg im Schnitt laufen und 40 % mit 6 km im Schnitt fahren Fahrrad bei guten Wetterbedingungen, allerdings lässt sich niemand von den Eltern bringen. Die zehn teilnehmenden Berufsschüler\*innen haben mit 9,3 km den längsten durchschnittlichen Schulweg, sodass keine teilnehmende Person zur Schule läuft, sondern 30 % Fahrradfahren, 60 % den ÖPNV nutzen und 30 % als Fahrer\*in oder Mitfahrer\*in das Auto nutzen.

Neben den Ergebnissen für die lokale Bewertung der Verkehrssituation kam im Vergleich der drei Mappings heraus, dass die Eltern und die Schule Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel haben. Insbesondere die WvH fördert die Nutzung des Fahrrads, wofür sie 2012 die Auszeichnung „FahrradstadtBerlin“ gewonnen hat, was sich in der Verkehrsmittelwahl der Schüler\*innen widerspiegelte. Die Schüler\*innen der Sek I emanzipierte sich langsam von den durch Eltern vorgegebenen Routen und in der Sek II wurden selbstständig die Wege gewählt. Eine hohe Priorität wird dabei einer unabhängigen und schnellstmöglichen Fortbewegung gegeben, die zur Wahl des Verkehrsmittels führen. Bei längeren Distanzen wird teilweise der ÖPNV durch das Fahrrad ersetzt, wenn daraus ein Zeitvorteil entsteht. Die aktive Fortbewegung bereitete allen Spaß, allerdings verursachen die schlechte Infrastruktur und ungünstige Verkehrsbedingungen Stress bei der Nutzung, wodurch Autofahrten in Erwägung gezogen wurden. Die Kritiken der jeweiligen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und ÖPNV ähnelten sich in allen Altersstufen.

Divergierende Ergebnisse zwischen den Schulklassen traten dahingehend auf, dass die Wahrnehmung von belastenden Umwelteinflüssen besonders bei jüngeren Teilnehmenden zum Ausdruck gebracht wurden. Bei älteren wurden die Beeinträchtigungen oft bereits als Gewohnheit und Anpassung abgewiegelt, obwohl die Probleme ebenfalls wahrgenommen wurden. Innerhalb der Schüler\*innengruppen bestand ein Unterschied zwischen denjenigen, die längere Fahrwege hatten und denjenigen mit kürzeren Fahrwegen. Längere Fahrwege führten zu einer kritischeren Auseinandersetzung mit dem Verkehr über alle Verkehrsmittel verteilt mit zahlreichen Hinweisen über Missständen, wohingegen kürzere Wege oftmals zu knappen Beurteilungen des Schulwegs und der Gesamtverkehrssituation führten.

Im Vergleich aller Verkehrsmittelnutzungen und den dazu getroffenen Aussagen konnte induktiv geschlossen werden, dass der Fußverkehr nur eine Option für kurze Wege bis maximal 1,5 km Länge, der Fahrradverkehr für Wege ab 1 km bis zu 10 km bei guter Radverkehrsinfrastruktur genutzt wird und der ÖPNV die sicherste Option für Wege ab 1,5 km bis zu 50 km unter den Befragten darstellt. Elterntaxis stellen nur eine Notfalloption insbesondere für Teilstrecken dar und bieten aufgrund der Abhängigkeit zu den Eltern keine geeignete Option zur eigenständigen Fortbewegung. Der Fußverkehr

wird als langsam wahrgenommen und ist genauso wie der Radverkehr wetterabhängig in der Nutzung. Die schlechte Radverkehrsinfrastruktur und die dadurch verursachten Unfallpotenziale hindern die stärkere Nutzung dieses Verkehrsmittels. Der ÖPNV wurde in Berlin insbesondere für seine Unzuverlässigkeit und dem zu geringen Verkehrstakt in den suburbanen Räumen kritisiert.

Insgesamt lässt sich für die Fortbewegung feststellen, dass eine unabhängige, selbstständige Fortbewegung im Kindesalter nur durch aktive Mobilität möglich ist. Für längere Distanzen besteht zwar eine Abhängigkeit vom ÖPNV, doch dieses Verkehrsmittel wird bei geeigneter Wetterlage und angemessener Distanz auch durch das Fahrrad substituiert. Ein wichtiger Einflussfaktor auf die Fortbewegung ist die Distanz, dementsprechend sind die Schuleinzugsgebiete der Schüler\*innen kritisch zu hinterfragen, da damit das Verkehrsverhalten entscheidend beeinflusst werden kann. Die Schulen haben, wie das Beispiel WvH zeigt, ebenfalls Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Nutzung des Umweltverbunds wird zusätzlich von den Verkehrsbedingungen geprägt, wodurch der öffentlichen Hand Verantwortung für die Mobilität der Schüler\*innen zugetragen wird. Die aktive Mobilität, die salutogenetisch betrachtet viele positive Faktoren (vgl. Abb. 3) für die menschliche Gesundheit fördert, macht nur dann Spaß, wenn die Fortbewegung nicht mit Stressoren wie der Sicherheit im Straßenverkehr oder Suche von Alternativwegen bei fehlender Infrastruktur belastet ist. Die negativen Faktoren (vgl. Abb. 3), die zur Pathogenese beim Menschen führen können, sollten durch den Einfluss auf die Verkehrsmittel verhindert werden, um die Heranwachsenden zur umweltschonenden und gesundheitsfördernden Fortbewegung zu bewegen.

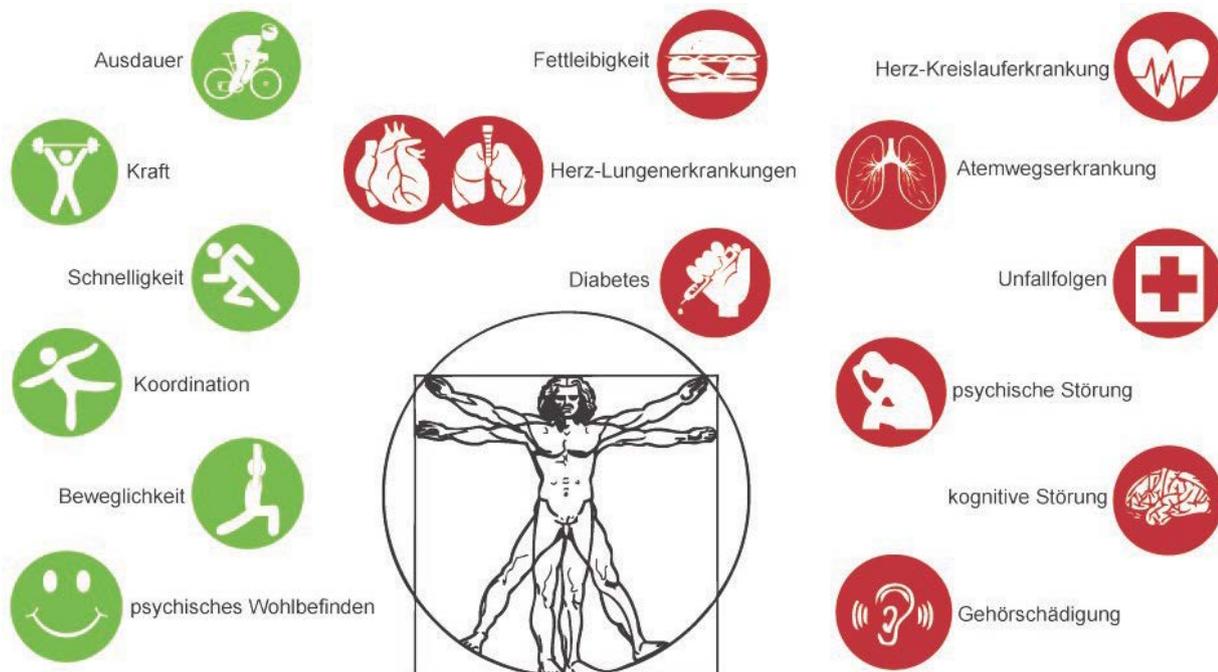


Abbildung 3: Überblick salutogenetischer und pathogenetischer Einflussfaktoren auf die Gesundheit /  
Quelle: Eigene Darstellung

Die Anwendung des Community Mappings als Partizipationsmethode hat in allen drei Klassen ein durchweg positives Feedback bekommen, wodurch auf die Förderung des Wohlbefindens und eine Förderung der psychischen Gesundheit geschlossen werden kann. Durch die Beteiligung von Kindern lernen diese einerseits schon früh ihre partizipativen Möglichkeiten in der Verkehrs- und Stadtplanung kennen und üben andererseits die Reflektion Ihrer Mobilitätserfahrungen. Die Schüler\*innen haben aktiv und meistens selbstständig die Aufgaben schnell erfasst und mit Freude die einzelnen Schritte zur Erstellung der Karte umgesetzt. Jede Person hat ihre persönliche Karte kreiert, in Gruppen wurde sich gegenseitig bei der Umsetzung unterstützt und alle haben sich auch durch Unterhaltungen inspirieren lassen, was in die Karten einzuzeichnen ist. Da es kein richtig oder falsch gab, lag es lediglich an der Motivation, wie intensiv sich mit dem Thema auseinandergesetzt wurde. Viele haben das Interview als Plattform genutzt, die eigene Sichtweise darzustellen und dies zu reflektieren, woraus selbstständig erarbeitete Verbesserungsvorschläge entstanden.



Abbildung 4: Positive Auswirkungen der Partizipationsmaßnahme  
Quelle: Eigene Darstellung

Die Forschungsmethode zur Erfassung der individuellen Mobilitätsbedarfe und Bewertung des Verkehrsraums konnte erfolgreich mit allen Altersstufen an den Schulen umgesetzt werden. Die Schüler\*innen haben selbstständig gut mitgearbeitet. Lediglich bei den Grundschüler\*innen wurde aufgrund der Arbeit an den Karten die Methode mit einer Ortsbesichtigung verbunden, um den Transfer der Bewertungen auf die Karte hinzubekommen. Eine Kartierung vor Ort ist in diesem Alter in Reflexion der Ergebnisse das voraussichtlich geeignetere Mittel. Es konnten viele Erkenntnisse zu der allgemeinen und ortsspezifischen Situation für die Personengruppe der Schulkinder in Pankow erfasst werden. Die Ergebnisse werden im Rahmen des Forschungsvorhabens mit anderen Methoden wie der teilnehmenden Beobachtung, den Fokusgruppendifkussionen, einer Umweltgerechtigkeitsanalyse, Befragung und Erreichbarkeitsanalyse verschnitten, um daraus für das Planungsinstrument der Mobilitätsberichterstattung mittels einer SWOT-Analyse einen Maßnahmenkatalog sowie Strategien zur Verbesserung der Verkehrssituation mit dem Fokus auf den Umweltverbund und Förderung der Nahmobilität abzuleiten.

### **Literatur- und Quellenangaben:**

Kumar, Somesh (2002): Methods for community participation: A complete guide for practitioners. London: ITDG.

Nussbaum, Martha C. (2010): Die Grenzen der Gerechtigkeit: Behinderung, Nationalität und Spezieszugehörigkeit. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Nussbaum, Martha C. (2012): Gerechtigkeit oder Das gute Leben. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Parker, Brenda (2006): Constructing Community Through Maps? Power and Praxis in Community Mapping. In: The Professional Geographer, Volume 58, Number 4, S. 470 - 484, November 2006.

Perkins, Chris (2007): Community Mapping. In: The Cartographic Journal, Vol. 44 No. 2, S. 127 - 137.

Preston City Council (Hrsg.) (o. J.): The Community Mapping Toolkit. A guide to community asset mapping for community groups and local organisations. Online verfügbar unter: <https://www.preston.gov.uk/GetAsset.aspx?id=fAAyADMANgA5ADcAfAB8AFQAcgB1AGUAFAB8ADAAfAA1> [24.07.2018].

---

### **Kontakt**

Sven Hausigke

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Technische Universität Berlin

Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme

Institut für Land- und Seeverkehre

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Sekretariat SG4, Raum SG 4.1 406

Salzufer 17-19

10587 Berlin

030 314-78770

[sven.hausigke@ivp.tu-berlin.de](mailto:sven.hausigke@ivp.tu-berlin.de)

[www.ivp.tu-berlin.de](http://www.ivp.tu-berlin.de)